Ł. s. 20/884.

Aleg. 80

Sprawozdanie

komisyi dla spraw gospodarstwa krajowego o petycyi spółki „Żeglugi parowej na Dniestrze, B. Słonecki i K. Nawarski" o subwencyę dla tego przedsiębiorstwa.

Wysoki Sejmie!

Powyżej wymienieni panowie wnieśli jeszcze w r. 1883. pod dniem 26. września do l. 347/p. 192 petycyę do Wysokiego Sejmu o udzielenie subwencyi dla utrzymania ruchu żeglugi parowej na Dniestrze, żądając by Wysoki Sejm uchwalił:

1) Dla utrzymania ruchu parostatkiem „Flis" będącym ich własnością, subwencyę 2000. w. a. rocznie przez lat 20.

2) Dla utrzymania ruchu sprawić się mających nowych statków subwencyę roczną, a mianowicie: na pierwsze lat 10 na każdy statek o sile 20 koni rocznie 1500 zł., zaś na dalszych lat 10 rocznie 1000 zł. na każdy statek o sile 20 koni jako pokrycie prawdopodobnego niedoboru, który w pierwszych latach istnienia przedsiębiorstwa jest nieuniknionym.

3) Uwolnienie „Żeglugi parowej na Dniestrze" od krajowych, powiatowych i gminnych dodatków do podatków rządowych, oraz poparcie u c. k. Rządu o zupełne uwolnienie przedsiębiorstwa tak od podatku zarobkowego, jak i dochodowego na lat 25.

Z powodu, że w krótce nastąpiło odroczenie Sejmu, komisya nie była w możności załatwić tę sprawę, która z natury rzeczy swej wymagała dokładnych informacyi i obszerniejszego badania. Na podstawie tych badań komisya dla spraw gospodarstwa krajowego jest obecnie w możności przedstawić Wysokiemu Sejmowi sprawozdanie o petycyi, przez wyżej wymienionych panów ponownie do Sejmu dnia 12. Września b. r. do l. 20 s/p.17 wniesionej.

Jedyna korzyść, jaką do dziś z rzek naszych odnosimy, jest ta, że z biegiem wody spławiamy ku morzu galary obciążone zbożem i tratwy z budulcem. W ten sposób taniej niż koleją a jeszcze taniej niż końmi materyały te transportują się po za granicę kraju. Gdyby jednak dało się w cyfry ująć zyski, jakie krajowi przynosi ten sposób przewożenia produktów, i porównać je z cyfrą nieprzewidzianych, a jednak nieuniknionych strat, wynikających z powodu, że część tratew rozbija się w drodze, jak również że zboże prawie zawsze podmaka i temsamem na swej wartości traci, to by z porównania tych dwóch liczb niezawodny dał się przeprowadzić dowód, że ten sposób transportowania produktów nie przynosi krajowi tak znacznych korzyści, a nawet w rezultacie często jest droższym niż transport koleją.

Nie zapoznając więc ważności dobrze uregulowanej żeglugi parowej na Dniestrze starano się już od lat dawniejszych o jej urządzenie, mianowicie w r. 1863 zawiązała się spółka pod firmą „Towarzystwa żeglugi parowej na Dniestrze". Zabiegi atoli tego Towarzystwa nie odniosły pożądanego skutku, a głównym powodem niepowodzenia była ta okoliczność, że Dniestr na przestrzeni pomiędzy Żurawnem a Haliczem ma tak nizki stan wody, że niepodobna było tak podówczas, jakoteż i obecnie skonstruować statek parowy, któryby przestrzeń tę mógł przepłynąć.

W roku 1876. ponowiono znowu próby urządzenia żeglugi na Dniestrze, ale już z Halicza, lecz i te starania spełzły na niczem, głównie z powodu śmierci przedsiębiorcy br. Blüchera z Germakówki.

Następnie, to jest 14. czerwca 1882, udzieliło c. k. Namiestnictwo we Lwowie do L. 34.836, panom Słoneckiemu i Nawarskiemu pozwolenie do urządzenia przejażdżki na próbę statkiem parowym, nabytym przez nich, celem urządzenia ponownie żeglugi na Dniestrze. Koncesyę zaś na urządzenie tej żeglugi otrzymali ci panowie od c. k. Ministerstwa handlu dnia 17. czerwca 1882 do L. 17.079. Statek „Flis" odbył pierwszą krótką przejazdkę, urządzoną dla próby dnia 20. czerwca 1882, zaś 24. czerwca t. r. pierwszy raz przepłynął on całą przestrzeń z Halicza do Okopów. Od tego czasu statek „Flis" odbywa w nieregularnych, dowolnych odstępach czasu, aż po dziś dzień służbę, przewożąc różne przedmioty na Dniestrze, pomiędzy Haliczem a Okopami. Należy on do najmniejszych okrętów używanych przy żeglugach na rzekach, zatapia się tylko 0·45 metrów, i może być wyłącznie do podrzędnej służby użyty.

Przystępując do ocenienia żądań „Spółki żeglugi parowej na Dniestrze" musiała komisya dla spraw gospodarstwa krajowego zastanowić się:

po 1sze nad hydrograficznymi warunkami i hydrotechnicznymi takiej żeglugi na Dniestrze;

po 2gie nad wpływem jej na ekonomiczne, względnie handlowe stosunki naszego kraju;

po 3cie nad urządzeniem żeglugi parowej w sposób, któryby wykazanym warunkom technicznym i potrzebom ekonomicznym kraju odpowiadał.

ad 1. Stosunki hydrograficzne na przestrzeni Żurawno, - Halicz dotychczas się nie zmieniły, są nawet w skutek szutru, który dopływy jak Stryj, Świca, Siwka i Łomnica co roku nanosiły, obecnie gorsze, jak przed dwudziestu laty. Dopiero od Halicza Dniestr staje się o tyle spławnym, że z wyjątkiem kilku miejsc (a mianowicie: Ostrów, Uniż, Hubin, Latacz i Bityńce) głębokość przy najniższym stanie wody, zawsze stale 0·50 metrów powyżej zera wynosi. Przy tym stanie wody znachodzą się, jak to urzędowe badania wykazują, zawsze pewne miejscowości, w których głębokość Dniestru, jakkolwiek nie zupełnie odpowiednia potrzebom żeglugi, zawsze jednak jest jeszcze wystarczająca, a mianowicie mielizny:

	głębokość		długość	
Koło Halicza . .	0·95	metrów . .	20	metrów
„ Koziny . .	0·90	„ . .	30	„
„ Jezupola . .	0·80	„ . .	70	„
„ Pobereża .	0·85	„ . .	20	„
„ Mariampola .	0·80	„ . .	150	„
„ Dołhego .	0·90	„ . .	50	„
„ Ujścia Zielonego	0·75	„ . .	800	„
„ Niźniowa .	0·95	„ . .	120	„
„ Horyhład .	1·00	„ . .	20	„
„ Budzyna . .	0·95	„ . .	80	„
„ Stujła . .	0·90	„ . .	30	„
„ Monastyra .	1·00	„ . .	80	„
„ Łuki . . .	1·20	„ . .	400	„
„ Uścieczka .	1·30	„ . .	80	„
„ Dobrowian .	1·10	„ . .	300	„
„ Repużyniec	0·85	„ . .	300	„

W całej dalszej długości Dniestru, głębokość jest aż nadto wystarczająca.

Studya te wykazują, że żegluga parowa na Dniestrze jest technicznie możliwą na przestrzeni między Haliczem a Okopami w przypuszczeniu, że statek parowy nie będzie się więcej jak 0·45 metrów zatapiał, a mielizny w powyżej przytoczonych miejscowościach zostaną usunięte. Z Halicza do Okopów, czyli do granicy państwa jest 285 kilometrów. Dalej droga dniestrowa ciągnie się już w granicach Rosyi, aż do Warnickiej przystani, zkąd koleją żelazną towar przewozić trzeba do magazynów Odesskich, a potem dopiero ładować można na okręta morskie.

Prócz głębokości Dniestru wypada jeszcze dla orzeczenia stopnia użyteczności zamierzonej żeglugi dalej zbadać ilość dni w roku, w których statek mógłby być czynnym.

Stosunki nasze klimatyczne są tego rodzaju, że w najlepszym razie żegluga na Dniestrze tylko w czasie od 1. kwietnia do 15. listopada t j. przez 230 dni w roku odbywać by się mogła, gdyby stan wody utrzymywał się w wysokości + 0·50 metrów po nad zero. Doświadczenie poucza jednak, że woda w ciągu lata często znacznie opada, w skutek czego powyższa ilość dni odpowiednych do żeglugi znacznie się zmniejszy. Podług relacyi c. k. Starostwa w Zaleszczykach wystosowanej dnia 29. listopada 1881 do l. 11221 do Wys. c. k. Namiestnictwa okazuje się, że dni takich, w których woda w Dniestrze spada do + 0·30 metrów i jeszcze niżej, było:

w roku 1872	19	dni
„ „ 1873	101	„
„ „ 1874	123	„
„ „ 1875	56	„
„ „ 1876	57	„
„ „ 1877	61	„
„ „ 1878	42	„
„ „ 1879	14	„
„ „ 1880	56	„
„ „ 1881	22	„
Razem . .	551	dni

czyli w przecięciu rocznie 55 dni. Odtrąciwszy liczbę tę od pierwotnie wykazanej 230 dni, pozostaje 175 dni odpowiednych do żeglugi, z których przynajmniej 10% jeszcze strącić wypada

na dnie najwyższego stanu wody, w którym to czasie żegluga również byłaby niemożliwą. Pozostaje więc 157, względnie 160 dni, w których okrętami niezagłębiającymi się więcej, jak 0·45 metrów, wzdłuż Dniestru po usunięciu mielizn powyżej przytoczonych, żegluga odbywać by się mogła.

ad 2. Dalej zastanawiała się komisya nad pytaniem, czy urządzenie żeglugi parowej na Dniestrze, na przestrzeni Halicz — Okopy jest dla kraju pożądane jak również, czy produkcya okolicy położonej nad Dniestrem, nie mniej potrzeby różnych artykułów dla okolicy tamtejszej, razem wzięte tyle wynoszą, żeby koszta przewozu tychże były w stanie zapewnić oprocentowanie i amortyzacyę kapitału, potrzebnego dla Towarzystwa, któreby wykonywało żeglugę na Dniestrze.

Co do potrzeby urządzenia żeglugi na Dniestrze, komisya wypowiada przekonanie, że każde ułatwienie komunikacyi witać należy z radością i popierać takowe, przyczynić się ono bowiem musi do polepszenia stosunków ekonomicznych, ułatwiając wywóz surowych produktów, które inaczej z trudnością zużytkować się dadzą, jak również wpływać ono musi na zwiększenie produkcyi i konsumcyi w ogóle, a tem samem na podniesienie dobrobytu okolicy, gdzie się nowa droga komunikacyjna utworzy. Urządzenie żeglugi parowej na Dniestrze miałoby pierwszorzędne znaczenie, gdyby okręta idąc wzdłuż całego biegu tej rzeki, dochodziły aż do morza Czarnego. Droga ta wodna stałaby się wkrótce wielką i ważną arteryą handlu wywozowego. Stosunki hydrograficzne tej rzeki, tak w obrębie przestrzeni w kraju naszym położonej, szczególnie zaś stosunki hydrograficzne rzeki tej w obrębie carstwa rosyjskiego, wreście rozległe, jakkolwiek niewielkie progi pod Żwańcem i Jampolem, nie pozwalają na razie myśleć o żegludze na tej rzece większymi okrętami, któreby z Halicza, lub z innej miejscowości nad Dniestrem w Galicyi położonej, kursować mogły bez przerwy i przeszkody aż do Czarnego morza.

Z powyższego poglądu musimy dojść do przekonania, iż prócz stosunków hydrograficznych tej rzeki, stoją obszerniejszemu rozwojowi żeglugi parowej na Dniestrze na wielką skalę, jeszcze i stosunki międzynarodowe na przeszkodzie, tak, że na razie nie można mieć nawet nadziei, ażeby w najbliższej przyszłości — ta wielka i ważna droga handlowa wodna otwartą być mogła dla handlu międzynarodowego, a to tem mniej, ile że konieczną jest regulacya rzeki i pogłębienie mięlizn, usunięcie progów, które to roboty wymagają ogromnych nakładów i mogą być tylko za wspólnem porozumieniem się sąsiednich państw przeprowadzone.

Ważne te względy wykazują zarazem konieczność skuteczniejszego niż dotąd udziału Wysokiego Rządu, o co się też komisya w swej rezolucyi dopomina.

Żeglugę parową na Dniestrze, tak jak ją petenci w petycyi na wstępie przytoczonej przedstawiają, pojąć należy ze stanowiska interesów czysto lokalnych. Zadaniem żeglugi tej będzie pośredniczenie w wywozie produktów na przestrzeni Halicz — Okopy o tyle, o ile produkta te w miejscowościach wzdłuż Dniestru grawitujących, równocześnie do kolei, po obu brzegach tej rzeki prawie równolegle prowadzonych, nie będą kolejami tymi wywożone, jak również pośredniczenie w dowozie produktów i przedmiotów, które łatwiej drogą wodną do przyległych miejscowości dowożone być mogą. Okoliczności powyżej przytoczone nie ujmują zupełnie ważności żeglugi parowej na Dniestrze, jako komunikacyi lokalnej, a przedsiębiorstwo to pojęte i przeprowadzone w tych ciaśniejszych ramach, oddać może krajowi bardzo ważne usługi i z tego tytułu na zupełne poparcie zasługuje.

Przechodząc w dalszem sprawozdaniu do produkcyi miejscowej, oraz do konsumcyi różnorodnych towarów, okazuje się po ścisłych badaniach, że przestrzeń kraju wzdłuż Dniestru, a grawitująca w stosunkach handlowych, z powodu dróg miejscowych, w pewnej części do Dniestru, a częściowo także i do koleji dostarczyć może lub potrzebuje w przecięciu rocznie następujących przedmiotów:

1) Anyż i kminek . . .	ton metr.	80
2) Cukier	„ „	110
3) Części skład. maszyn .	„ „	10
4) Drzewo opałowe . .	„ „	2100
5) „ budulcowe . .	„ „	31200
6) Gips	„ „	320
7) Kamień	„ „	1420
8) Kolonialne towary . .	„ „	180
9) Kości	„ „	40
10) Mąka	„ „	1500
11) Maź	„ „	8
12) Nafta	„ „	100
13) Opakowania . . .	„ „	260
14) Papier	„ „	6
15) Rozmaite towary drobne .	„ „	140
16) Ryż	„ „	20
17) Swiece	„ „	40
18) Spirytus	. .	970
19) Sól	. . .	120
20) Szmaty	. .	20
21) Sledzie	. .	70
22) Skóra	. .	20
23) Tytoń	. .	15
24) Tłuszcze rozmaite . .	. .	22
25) Węgiel	. .	8000
26) Wyroby szkła	. .	6
27) „ z drzewa . .	. .	70
28) „ rękodzielnicze .	. .	110
29) Wino	. .	110
30) Zboże	. .	18700
31) Żelazo	. .	260
32) Zapałki	. .	25
	Razem	66.052

które częściowo koleją, częściowo parowcem przywiezione lub wywiezione być muszą.

Przyjąć zawsze można, że większa połowa powyżej poszczególnionych przedmiotów, dowiezioną lub wywiezioną będzie kolejami, które w trzech punktach, a mianowicie w Haliczu Monasterzyskach i Zaleszczykach (Łużany) bezpośrednio dotykają do Dniestru; resztę pozostałą, t. j. około 30000 ton mogłoby towarzystwo Żeglugi parowej przewozić rocznie wzdłuż Dniestru, gdyby ruch odbywał się cały rok bez przerwy, lub gdyby tak urządzić się dało, żeby wszystek towar ten tylko w lecie transportować można. Z powodu jednak, że ruch żeglugi na Dniestrze tylko przez czas ograniczony, t. j. w przeciągu 160 dni odbywać się może, małą więc tylko część powyżej wykazanej ilości towaru, rzeczywiście drogą wodną przewieźć będzie

można. W każdym jednak wypadku wyżej przytoczone liczby wykazują, że żegluga parowa na Dniestrze urządzona na skromne rozmiary, należycie i z oszczędnością kierowana, przyniesie krajowi, w szczególności zaś okolicy naddniestrzańskiej niezaprzeczone korzyści, a przedsiębiorstwu pewne zyski.

ad 3. Zestawienie powyższe poucza dalej, że konieczną jest odpowiedna ilość okrętów i gabarów, ażeby w krótkim czasie, przewieźć dostateczną ilość towarów, a to z powodu, że jak dotychczasowe doświadczenia pouczają, statek jeden płynąc tylko w dzień, potrzebuje do przebycia drogi z Halicza do Okopów i z Okopów do Halicza, przypuszczając ruch zupełnie regularny, pięc do sześciu dni.

Należałoby przedewszystkiem przyjąć za podstawę, że każdy okręt powinien co roku t. j. od 1go Kwietnia do 15. Listopada, 26 do 30 razy odbyć podróż z Halicza do Okopów i z powrotem. Ilość ta wypływa z przytoczonych dat t. j. że żegluga odbywać się będzie regularnie, w powyższym okresie czasu przez 160 dni, jak również, że każdy okręt potrzebuje na odbycie drogi z Halicza do okopów i z Okopów do Halicza, pięć do sześciu dni.

Towarzystwo żeglugi parowej powinno zaopatrzyć się również w odpowiedną ilość gabarów tak, aby każdy statek płynący z wodą lub pod wodę, mógł holować około 60 ton towaru. Statek jeden przewiózłby zatem rocznie, płynąc 26 do 30 razy z wodą i pod wodę:

2. (25 60) = 3.000
względnie 2. (30·60) = 3.600 ton metrycznych.

Z Halicza do Okopów jest, jak wyżej wspomniano, 285 kilometrów. Każdy okręt przewiózłby zatem rocznie: 285.3000 = 855.000
względnie 285.3600 = 1.026000 czyli w przecięciu okrągło 900.000 ton kilometrycznych towaru.

Ostatnie liczby należałoby wziąć za podstawę kalkulacyi, bo zdarzyćby się łatwo mogło, że statek tę samą minimalną ilość mógłby przewieźć na krótszej przestrzeni.

Z zestawienia powyżej przytoczonego wypływa, że chcąc przewieźć w ciągu jednego roku, tj. od 1. kwietnia do 15. listopada 15000 do 18000 ton towaru, potrzeba mieć przynajmniej sześć okrętów i 18 do 20 gabarów.

Przedsiębiorstwo żeglugi parowej będzie z początku mianowicie walczyć z trudnościami, dopóki nie zdobędzie sobie w świecie handlowym wiary, że ruch odbywać się może stale i regularnie, że towar nadany przybędzie na miejsce przeznaczone w oznaczonym czasie i nieuszkodzony. W okresie tym potrzebuje Towarzystwo moralnego i materyalnego poparcia. Towarzystwa żeglugi parowej w Austryi na Dunaju i na Łabie, walczyły również w chwili powstania z niedowierzaniem świata handlowego, nie mniej z trudnościami materyalnemi, a nawet obecnie, gdy Towarzystwa te już tak wielkie korzyści handlowi przynoszą, potrzebują one pomimo tego często jeszcze pomocy materyalnej. Żegluga parowa na Dniestrze po nieudałych próbach w latach 1863. i 1876. wznowiona przez panów B. Słoneckiego i K. Nawarskiego zasługuje ze wszech miar na poparcie, tak moralne, jakoteż i materyalne, ostatnie szczególniej dla tego, że wzbudzi wiarę w użyteczność i potrzebę takiej instytucyi w naszym kraju.

Pomoc materyalna o którą upraszają wyżej wymienieni panowie, mogła by być w ten sposób udzielona, że kraj wypłacałby subwencyę na podstawie przedkładanych i sprawdzanych rachunków, udowadniających, że pewna ilość okrętów w okresie dla żeglugi przydatnym rzeczywiście była w ruchu, i że w tym czasie okręta te pewną zgóry oznaczoną minimalną ilość towarów przewiozły.

W końcu nie może komisya pominąć i tej nader ważnej okoliczności, iż urządzenie żeglugi parowej na Dniestrze przyniosłoby jeszcze jedną dodatnią korzyść, przyspieszyłoby bowiem tak konieczną i niezbędną regulacyę Dniestru, przynajmniej na przestrzeni z Halicza do Okopów. Interes własny Towarzystwa takiego utrzymania rzeki w stanie dla żeglugi odpowiednym, wymagałby stałego usuwania mielizn, które obecnie są i co roku się tworzą. Towarzystwo takie mając do dyspozycyi okręta, mogłoby taniej i lepiej przeprowadzić zagłębienie koryta Dniestru, które obecnie tylko dorywczo i w wyjątkowych wypadkach się uskutecznia. Z tych wię powodów Towarzystwo żeglugi parowej mogłoby być najbardziej odpowiednym przedsiębiorcą, któremu wykonanie robót przy regulacyi tej rzeki potrzebnych, powierzyćby można.

Na podstawie powyższych wywodów udowadniających nie tylko ze stanowiska technicznego możliwość urządzenia żeglugi parowej na Dniestrze, ale zarazem donośną jej przydatność dla transportu płodów krajowych — przedstawia komisya dla spraw gospodarstwa krajowego Wysokiemu Sejmowi następujący wniosek:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Uznając w ogóle ekonomiczną ważność żeglugi parowej na Dniestrze i wielką jej dla handlu krajowego doniosłość, Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi przekazuje Wydziałowi krajowemu petycyę spółki „Żegluga parowa na Dniestrze, B. Słonecki i K. Nawarski“ z poleceniem:

po 1sze, aby Wydział krajowy stopień użyteczności tegoż przedsiębiorstwa, nie mniej warunki bytu i rozwoju jego jak najściślej zbadał, i rozpoznał, czy i o ile przedsiębiorstwo to na subwencyonowanie zasługuje,

po 2gie, aby Wydział krajowy wszedł w rokowania z wysokim c. k. Rządem i starał się uzyskać odpowiedniej subwencyi dla żeglugi parowej na Dniestrze z funduszów państwowych

po 3cie, aby Wydział krajowy o rezultacie poleconych sobie czynności zdał sprawę Wysokiemu Sejmowi na najbliższej sesyi i stosownie temuż przedstawił wnioski.

Lwów dnia 11. Października 1884.

Przewodniczący.

Wodzicki.

Sprawozdawca.

Ludwik Wierzbicki.